

Verbod thermische voertuigen euro6d in lage emissie zones (LEZ) Antwerpen en Gent: technologisch niet gefundeerd en zelfs onnodig

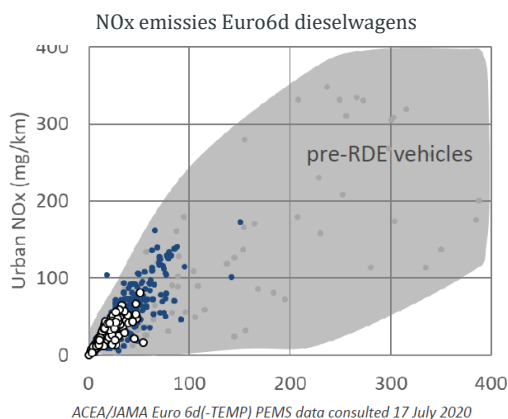
Energia vraagt dat in een LEZ voertuigen die de officiële emissienormen respecteren steeds worden toegelaten

- € De beslissing om dieselwagens in 2031 en benzine wagens in 2035 niet meer toe te laten in de Lage Emissie Zones (LEZ) van Antwerpen en Gent staat haaks op de **technologisch realiteit**.
- € De **nieuwe dieselwagens (sinds norm Euro6d) respecteren de officiële grenswaarden** voor luchtkwaliteit (fijnstof en NOx) wat wordt aangetoond in de nieuwe verplichte officiële tests in reële rij-omstandigheden. Er is dus **geen enkele wetenschappelijke noch objectieve reden** om Euro6d wagens in een LEZ te verbieden, in tegenstelling tot oudere dieselwagens die geleidelijk aan worden uitgesloten.
- € Een LEZ moet **technologieneutraal** zijn en haar toegang zou enkel moeten gebaseerd zijn op **officiële uitstootnormen** in plaats van a priori specifieke technologieën uitsluiten.
- € Door de geleidelijke vernieuwing van het wagenpark, zullen vrijwel alle wagens op de weg in 2031 minstens de norm Euro6d hebben¹ en zo de uitstootnormen respecteren waardoor een **verbod voor die wagens onnodig is**.
- € De ban is **discriminerend** omdat fijnstof hoofdzakelijk komt van het remmen en van de bandenslijtage en dus ook en vooral bij 'zwaardere' elektrische wagens die evenwel niet onder het toekomstig verbod vallen.
- € Bij eventuele tijdelijke lokale emissie-overschrijdingen zijn **tijdelijke lokale maatregelen** nodig in plaats van een algemeen verbod in de hele stad dat alle automobilisten treft alsook het economisch en sociaal leven in die steden.

➤ Een ban staat haaks op de technologische realiteit

Een Lage Emissie Zone (LEZ) is een maatregel om geleidelijk aan de oudere wagens (Euro4 en 5) te verbieden om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Echter, een LEZ zou geen specifieke technologieën, die de officiële luchtkwaliteitsemissiewaarden respecteren, mogen uitsluiten. De technologische innovaties tonen vandaag duidelijk aan dat de nieuwe generatie dieselauto's (sinds de norm Euro6d), die onder reële rijomstandigheden zijn getest, de **Europese emissie-grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide (NOx)**

respecteren. De grote meerderheid van de wagens respecteert bovendien de niet bindende huidige grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.



In dit beeld zijn de witte bolletjes de moderne Euro6d wagens die in 'Real Driving Emission' tests aantonen dat ze de Europese grenswaarden (80mg/km) van de NOx uitstoot respecteren. **Sommige modellen hebben nu al bijna niet detecteerbare emissies.**

Source: Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)

¹ In 2030 wordt de Euro7 van kracht met nog strengere luchtkwaliteitsnormen

➤ Een ban is onnodig

Met een wagenpark in België van gemiddeld 10 jaar oud², kunnen we ervan uitgaan dat **vrijwel alle dieselwagens in 2031** de Euro6d norm (sinds 2020) hebben en dus **de emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit respecteren**. Het verbieden van deze wagens staat haaks op de wetenschappelijke realiteit en is ongefundeerd. Deze moderne Euro6d wagens hebben een plaats op onze wegen, vandaag en morgen.

☞ Enkel de auto stigmatiseren is een symbolstrijd geworden

In steden is minder dan 10% van het fijnstof PM_{2,5} afkomstig van de uitlaatpijp van (hoofdzakelijk oudere) wagens. Het stigmatiseren van de auto is daarom een ideologische strijd geworden zonder wetenschappelijke basis. Terwijl het net in de automobielsector is dat de grootste technologische verbeteringen werden gerealiseerd met een positieve impact op de luchtkwaliteit. **Fijnstof** ontstaat vandaag vooral door **slijtage aan banden en het remmen van de voertuigen, dus ook van elektrische wagens** (die bovendien zwaarder zijn). Die laatste vallen echter niet onder het verbod!

WAT IS ER VERANDERD ?

1. In Europa worden nieuw geregistreerde voertuigen voortaan verplicht getest volgens de WLTP³-testcyclus op de testbank die aangevuld wordt met een reële RDE-test op de weg. Doel? Verzekeren dat de emissies de realiteit effectief weerspiegelen.
2. De nieuwe Euronormen die emissiebeperkingen m.b.t. NOx en fijnstof opleggen. Sinds 2020 is de Euro6d norm van kracht die strengere emissievoorwaarden oplegt. De wagenparkvernieuwing met de Euro 6d-voertuigen zal de situatie verder significant verbeteren.
3. De technologische vooruitgang om emissies significant te verminderen, soms tot niet detecteerbare niveaus: betere en efficiëntere motoren, de invoering van performante roetfilters, katalysatoren zoals de 'Selective Catalytic Reduction' technologie en gebruik van Adblue dat NOx omzet in ongevaarlijke gassen.

☞ Lokale overschrijdingen vergen een lokale oplossing

Het kan gebeuren dat een meetstation in een specifieke straat met veel stilstaand verkeer een tijdelijke overschrijding van de emissiewaarden (NOx) registreert. Het is daarom aangewezen om 'tijdelijke lokale' maatregelen (zoals bij SMOG) te nemen in plaats van een algemeen verbod in de volledige stad op te leggen dat niet zinvol is en bovendien alle automobilisten penaliseert alsook het economisch en sociaal leven.

☞ En de CO₂-uitstoot?

De decarbonisatie van de personenwagens is ingezet via de geleidelijke elektrificatie maar hernieuwbare brandstoffen zoals geavanceerde biobrandstoffen en e-fuels kunnen hiertoe ook bijdragen. Er bestaat vandaag al een geavanceerde biobrandstof HVO⁴ die tot 90% minder CO₂ kan uitstoten dan zijn fossiele equivalent. Hernieuwbare brandstoffen kunnen meteen ingezet worden zonder aanpassingen aan de automotoren en gebruik makend van de bestaande distributie-infrastructuur (servicestations). In 2035 zal de overgrote meerderheid van de auto's nog steeds een verbrandingsmotor hebben.



Wim De Wulf, Secretaris-generaal van Energia: "We vragen aan de beleidsmakers om de technologische realiteit van de nieuwe generatie thermische wagens die de luchtkwaliteitsnormen respecteren te erkennen en deze dan ook nog toe te laten in de Lage Emissie Zones. De toegang tot een LEZ zou enkel moeten gebaseerd zijn op objectief wetenschappelijke criteria zoals het respecteren van de officiële emissiegrenswaarden. Een specifieke technologie uitsluiten is discriminerend en niet gebaseerd op wetenschappelijke gronden. Een algemeen verbod dreigt talrijke automobilisten aan de kant van de weg te laten."

Voor meer info: info@energiafed.be

www.energiafed.be

² Statistieken 2022 van Febiac

³ WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure - RDE = Real driving emissions (reële rij-omstandigheden)

⁴ HVO, Hydrotreated Vegetable Oil (diesel XTL)

Continue verbetering van de luchtkwaliteit ...de cijfers

België

Volgens IRCELINE⁵ waren de stikstofdioxide concentraties in ons land (in en buiten de steden) nooit zo laag als in 2023 en zijn ze zowat 50% lager dan 15 jaar geleden. De officiële Europese grenswaarde van 40 µg/m³ werd in de meetstations nergens overschreden in 2023.

Wat fijnstof PM₁₀ betreft, werd in 2023 de daggrens opnieuw op geen enkele meetplaats overschreden en voor PM_{2,5} waren de concentraties in de 4 stedelijke meetstations (Gent, Antwerpen, Brussel en Charleroi) maar ook daarbuiten nooit zo laag als in 2023.

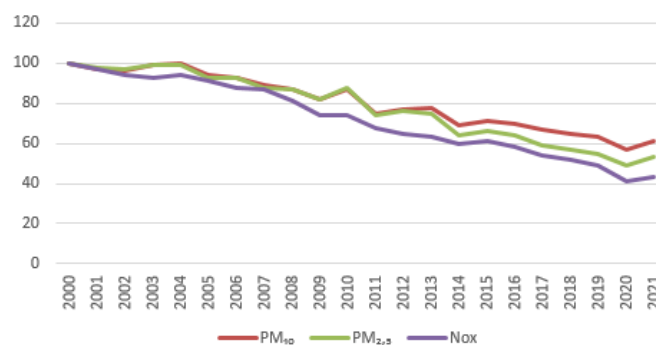
Vlaanderen

De voorbije decennia is de luchtkwaliteit in Vlaanderen gevoelig verbeterd. Het laatste Rapport van de Vlaamse Milieumaatschappij⁶ (cijfers 2021) toont aan dat de Vlaamse uitstoot van atmosferische emissies gestaag afneemt en Vlaanderen de Europese emissiedoelstellingen haalt:

- fijnstof PM_{2,5} was in 2021 gehalveerd t.o.v. 2000,
- Stikstofoxide (NO_x) lag in 2021 bijna 60% onder het niveau van 2000.

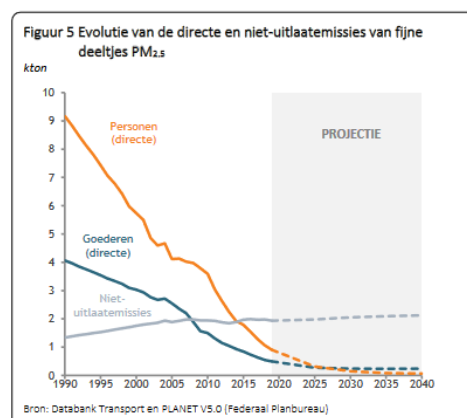
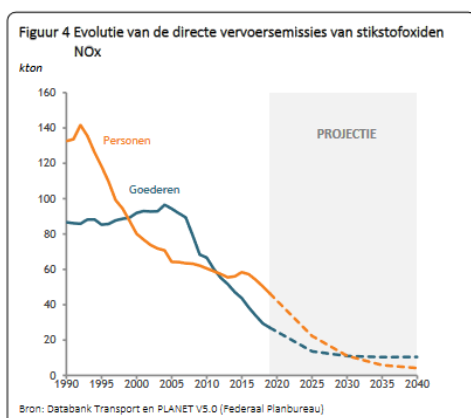
Het wegverkeer stootte in 2021 92% minder fijnstof PM_{2,5} via de uitlaat uit dan in 2000. 2021 kende een lichte toename t.o.v. het Covid jaar 2020 maar bleef dalen t.o.v. de voorgaande jaren.

Evolutie uitstoot in %



Prognoses Federaal Planbureau

Het Federaal Planbureau⁷ voorziet dat de directe emissies van NO_x en PM_{2,5} tussen 2019 en 2040 respectievelijk met 80% en 78% in België zullen dalen, ondanks de groei van de transportvraag.



Figuur 5 toont ook de evolutie van de niet-uitlaatemissies van PM_{2,5}. In 2019 is die niet-uitlaatuistoot al groter dan de directe uitstoot.

⁵ Voorlopige cijfers 2023: <https://www.irceline.be/nl/nieuws/de-luchtkwaliteit-in-2023-voorlopige-cijfers>

⁶ <https://www.vmm.be/lucht/evolutie-luchtkwaliteit/hoe-evolveert-de-luchtkwaliteit-in-vlaanderen>

⁷ Federaal Planbureau: Publicatie (april 2022) Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040